SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 15:42).

–Damos comienzo a la Comisión Investigadora sobre la Situación Económica y Financiera de ANCAP.

SEÑOR MIERES.- Quiero plantear dos cuestiones.

En primer lugar, señalo que días atrás hablamos de revisar la documentación faltante que considerábamos más prioritaria a esta altura de los acontecimientos. Al respecto, quiero entregar una nota donde figuran las cosas que, desde nuestro punto de vista, deben ser requeridas nuevamente como prioritarias. No pido toda la información que falta. Incluso, a esta altura no sé si será posible que aparezca, pero sí cosas que hacen a la elaboración de los informes.

En segundo término, quiero plantear una cuestión vinculada a esto último. Tenemos pendiente fijar la fecha para la entrega de los informes. No sé si hoy podremos llegar a un entendimiento o seguimos con dificultades.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con respecto al primer punto, solicito que se saque copia de la nota del señor senador Mieres para que todos los integrantes de la comisión la tengan.

En cuanto a la fecha de entrega de los informes, la bancada del Frente Amplio se reunió el lunes y decidió proponer a la comisión el día 11 de febrero.

SEÑOR BORDABERRY.- Por mi parte entregué el listado a la Secretaría con la documentación que me falta y también lo están fotocopiando.

Además, quiero destacar la apertura que tuvo el oficialismo para fijar la fecha de entrega del informe final en el mes de febrero.

SEÑOR MIERES.- Solicito que este tema vuelva a discutirse en la próxima sesión.

SEÑOR PRESIDENTE- Entonces, queda pendiente para la próxima sesión.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica).

(Ingresan a sala el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Leonardo Alonso, y la delegación que lo acompaña).

SEÑOR PRESIDENTE.- Buenas tardes.

La Comisión Investigadora sobre la Situación Económica y Financiera de ANCAP da la bienvenida al Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Leonardo Alonso, al Director Registral y de Marina Mercante, Capitán de Navío Alejandro Leopold y al Ayudante del Comandante en Jefe, Capitán de Fragata Juan Acosta.

A continuación, voy a explicarles la mecánica de trabajo de la comisión. Los senadores van a realizar una serie de preguntas. Si están en condiciones de contestarlas, pueden hacerlo y aquellas para las cuales necesiten hacer algún tipo de consulta o adjuntar documentación con la que no cuenten en este momento, perfectamente pueden hacernos llegar la respuesta por escrito.

Sin más, damos paso a las preguntas de los señores senadores, que van a establecer el motivo por el cual se los convoca a esta comisión.

SEÑOR DELGADO.- Quiero saludar y agradecer la presencia del Comandante en Jefe de la Armada y de la delegación que lo acompaña.

Uno de los puntos de la denuncia que se presentó en la comisión investigadora tiene que ver con el remolcador Ky Chororó, su proceso de construcción y sobre todo su entrega. Seguramente el señor Comandante en Jefe de la Armada habrá visto una copia de la denuncia que se presentó en esta comisión y las interpretaciones que se hicieron a partir de la inauguración –para la cual se realizó un evento público que contó con la presencia del señor presidente de la República, del entonces presidente de ANCAP, señor Raúl Sendic, y de varias autoridades–, donde la Armada Nacional entregó el remolcador Ky Chororó a ANCAP.

A partir de ahí tuvieron lugar determinadas consideraciones y ANCAP, por lo menos, enuncia que no está operativo el remolcador –situación que se da hasta el día de hoy– y, mientras tanto, se viene alquilando el remolcador de una empresa privada, por el que hasta el momento se han pagado más de USD 5:500.000.

Por este tema recibimos al Directorio de ANCAP y al gerente de Logística, señor Lurner. Para nosotros es muy importante escuchar el punto de vista de la Armada a este respecto.

Obviamente, vamos a hacer algunas consultas sobre el contrato y la deuda pendiente, pero lo que nos interesa para empezar –aunque quizá lo hagamos por el final– son ciertos aspectos relacionados con el día de la inauguración del barco en mayo del 2013. Queremos saber quién decidió que se hiciera esa inauguración, si la Armada entregó el barco en condiciones operativas y si ANCAP lo recibió en las mismas condiciones.

Agrego un dato más para esta primera pregunta. El director Gómez de ANCAP declaró ante esta comisión que la entrega del remolcador se hizo en mayo, pero ante el reclamo de ANCAP, la Armada le hizo algunos arreglos, obras o modificaciones, por lo que nuevamente fue entregado el 24 de setiembre de 2014, pero no contaba con las condiciones mínimas para poder navegar.

Tengo que preguntar por las dos fechas. En primer lugar, quiero saber de quién fue la idea de hacer la entrega formal con la inauguración, cuál fue su sentido y si, en realidad, el remolcador estaba en condiciones operativas de trabajar y por eso la Armada lo entregó. Si hubo otras consideraciones, también quisiera saber a qué se debieron.

En segundo término, quiero preguntar sobre la segunda fecha que mencioné en función de lo que dijo el director Gómez, en el sentido de que ANCAP le da nuevamente el barco a la Armada para que haga otras modificaciones y esta vuelve a entregarlo el 24 de setiembre de 2014.

Esas son las dos preguntas iniciales. Para después tengo casi veinte preguntas más, pero seguramente las iré planteando en el correr de la comparecencia.

SEÑOR ALONSO.- Señor presidente y señores integrantes de la comisión investigadora: para nosotros es un gusto estar aquí.

Luego de lo que hemos visto y escuchado en muchas ocasiones a través de la prensa y de lo que leímos en la versión taquigráfica, creo que esta es una muy buena oportunidad para poder fijar la posición o, por lo menos, la visión de la Armada Nacional con respecto a todo este proceso.

En cuanto a la primera pregunta planteada, el buque Ky Chororó estaba disponible para su entrega en el mes de mayo de 2013 y, por diferentes razones de agenda, de las autoridades y por algunos detalles, se acordó que la inauguración, el bautismo fuera en el mes de junio.

En la fecha precisa que no recuerdo bien –10 o 13 de junio– se desarrolló el evento que aquí se mencionó. Esa fue la situación: para la Armada Nacional el buque estaba en condiciones de operar. Posteriormente, en el mes de junio, se realizaron las denominadas «pruebas de mar».

Cabe destacar que el proceso de construcción de las barcazas y de este buque fue realizado por una clasificadora internacional de origen italiano llamada Rina. Esta clasificadora internacional avaló todo el proceso y en junio entregó la certificación del buque. Quiere decir que el buque, desde el punto de vista de la clasificadora, estaba en condiciones de navegar. Se hicieron las pruebas de mar y dio la certificación.

De esa navegación surgieron pequeños detalles que eran atendibles como para hacer pequeñas modificaciones, pero la habilitación para operar estaba desde el mes de junio de 2013.

Como consecuencia de esa entrega, en el mes de agosto ANCAP presenta una serie de temas enfocados, casi centralmente, en la insonorización para que se atendiera el nivel de ruidos, que supuestamente estaban fuera de lo establecido en el contrato, de acuerdo a la norma ILO que la autoridad marítima no tiene refrendada. Como ANCAP manifestó ciertas diferencias con respecto a ese punto, se recurrió a la autoridad marítima para que opinara. La autoridad marítima es la Prefectura Nacional Naval, la Dirección Registral y de Marina Mercante y la Comisión Técnico Mixta.

Dado que ANCAP no aceptaba los valores medidos con la prueba de mar y teniendo en cuenta que el servicio de construcción de la Armada Nacional entendía que, aplicando las normas para los niveles, la contaminación auditiva estaban dentro de los valores admitidos, se contrató una empresa para hacer las mediciones de cada uno de los locales. La Dirección Registral y de Marina Mercante entiende que este buque de 390 toneladas de arqueo bruto no estaría comprendido en la aplicación de la norma con respecto a la contaminación auditiva.

Se hace una interpretación porque la norma que se pretende utilizar es para buques de 1600 toneladas, pero la autoridad marítima tiene la posibilidad –si lo entiende conveniente y necesario– de legislar sobre buques por debajo de 1600 toneladas, y así lo hace. La autoridad marítima define que se aplique el criterio de buque surto en el puerto pero, teniendo en cuenta que es un buque de cabotaje, de navegaciones relativamente cortas, el ruido debe estar por debajo de determinados valores mientras el buque está en puerto con un generador prendido.

Los valores que se midieron en estas condiciones están dentro de los aceptados desde el mes de junio de 2013. Cabe destacar que durante todo este proceso en este período en el cual se hizo la inauguración del buque en el dique Mauá –en junio de 2013– teníamos el Ky Chororó en la dársena fluvial de la Armada, con las responsabilidades que eso implica. Nosotros queríamos que ANCAP se llevara el buque de ahí, pero frente a la insistencia de que no se ajustaba a lo que establecía el contrato, tratamos de allanar todo tipo de reclamos. Tan así es que, pese a que los valores estaban dentro de lo que entendíamos y de lo que había fijado la autoridad marítima –que es la autoridad competente, es decir a la que se tendría que haber acatado–, se atendió el pedido de insonorización en determinados lugares y, a costo del dique de la Armada, en determinados locales se amplió la panelería para disminuir el ruido. Se hizo este trabajo y se volvió a hacer mediciones con estas modificaciones. Por supuesto que dichos valores estaban por debajo de los que habían sido tomados inicialmente –porque el impacto auditivo se había disminuido–, pero ANCAP siguió sosteniendo que esos valores no estaban comprendidos dentro de lo que ellos entendían que debían estar para ajustarse a las normas ILO, que no eran de aplicación.

Nos manifestaron que había una deuda pendiente, que las cuentas no habían cerrado, por lo cual ellos iban a encarar el trabajo contratando técnicos e iban a debitarlo de lo que adeudaban. Aunque no lo tengo por escrito, recuerdo que habían comentado que para hacer ese trabajo el presupuesto podía rondar los USD 250.000. Les pedimos un tiempo para estudiar nuestros costos, ya que nos iban a afectar dineros que teníamos que cobrar. De hecho, la Armada encaró la reparación y contrató nuevamente a la empresa RN Consultores –que había sido la que había proyectado el buque– para que hiciera el trabajo, pese a que los números de cada uno de los compartimientos donde se hicieron las mediciones estaban dentro de los valores aceptados por lo que dictaminó la autoridad marítima que regula todo el quehacer marítimo del país. Reitero, pese a eso, la Armada importó de

Corea los paneles especiales para aumentar el grado de sonorización de esos compartimientos. De hecho, el trabajo se hizo, fue supervisado por RN Consultores y en el mes de setiembre de 2014, casi un año después, por distintas circunstancias, se hizo otra prueba de insonorización y por supuesto que en ese entonces los valores dieron muy por debajo. En ese momento, ANCAP aceptó que los valores estaban de acuerdo a lo que pretendía, pero debo mencionar que para la autoridad marítima no hay un solo buque navegando en el Uruguay que esté regido por la norma que debimos cumplir para ANCAP.

Quisiera hacer una precisión: en junio de 2013 el buque estaba operativo; en diciembre, no solo estaba operativo, sino también en condiciones de navegar. ¿Por qué? Porque la condición para que el buque pueda navegar es que tenga la matrícula. La Armada Nacional, demostrando siempre buena voluntad y buena disposición para que ello se concretara, gestionó el trámite de libre de deuda, que es la condición para que pueda navegar. Si bien no habíamos cerrado la parte económica con ANCAP, pese a que todavía había una deuda pendiente y a que se podía discutir cuál era el monto –nosotros teníamos una posición–, nosotros facilitamos las cosas y le dimos la oportunidad de gestionar la matriculación. Se le dio una matrícula provisoria.

En definitiva, en diciembre de 2013, ANCAP había obtenido la matrícula y estaba habilitado por la marina mercante en lo que refiere a las condiciones operativas. De modo que en diciembre de 2013 se reunían todos los requisitos como para poder navegar.

SEÑOR DELGADO.- Agradecemos al señor comandante, pues en verdad ha sido muy claro y echa luz sobre un tema que nos costaba entender, sobre todo, algunos elementos que no tenían mucho sentido.

Voy a plantear tres preguntas.

El señor comandante fue muy claro en el sentido de que en junio de 2013 se hizo la inauguración formal, lo que se conoce como bautismo. Según la Armada, este barco estaba en condiciones operativas como remolcador; disponía de la certificación internacional RINA, reconocida por Uruguay; posteriormente hubo un reclamo de ANCAP y se presentaron ante la autoridad de alzada, que es la autoridad marítima, y esta convino que el barco estaba en condiciones operativas y que no era necesario circunscribirse a otras normas como exigía el ente; en diciembre, el buque termina el proceso con la matriculación provisoria, condición necesaria para operar en cabotaje, tal como estaba previsto. Esto es lo que creo entender de la exposición del comandante.

SEÑOR ALONSO.- Así es, señor senador.

SEÑOR DELGADO.- En primer lugar, me interesa saber a quién se refiere y con qué autoridad de ANCAP se vinculaba la Armada.

En segundo término, me gustaría saber quién definió hacer la inauguración en junio de 2013, a santo de qué, si después supuestamente se iba a plantear un reclamo porque, según ANCAP, el barco no reunía las condiciones necesarias.

La tercera pregunta refiere a lo siguiente. Tal como especificó el gerente de logística, posteriormente se hizo un llamado a precios para contratar un remolcador. ¿El remolcador que contrataron cumple con las normas que exige ANCAP por fuera de las que requiere la autoridad marítima para el remolcador hecho por la Armada?

SEÑOR ALONSO.- El empujador y remolcador Ky Chororó es el único en su clase en el país en cuanto al nivel de exigencia técnica. De hecho, cumplía con una norma que entró en vigencia en agosto de 2013 en relación con las condiciones de habitabilidad, vibraciones, etcétera. Sin duda, el buque reunía las condiciones ideales.

Con respecto a con quién se relacionaba la Armada en el marco del proceso, voy a mencionar algunos nombres que recuerdo, entre ellos, los ingenieros Lurner, Lemes y Goldstein. Estos eran los más importantes y con las cuales el astillero de la Armada se manejaba en forma permanente.

SEÑOR BORDABERRY.- ¿Estos son los funcionarios de ANCAP que hacían de nexo con la Armada?

SEÑOR ALONSO.- Sí, señor senador.

Con respecto a quién definió exactamente la fecha del bautismo o de la presentación del remolcador, sinceramente no lo sé. Me consta que se estuvieron manejando distintas fechas y que por distintas circunstancias –actividades protocolares y compromisos de algunas de las autoridades que debían ir a esa inauguración–, se fue difiriendo en el tiempo. De todas formas podemos decir que hubo una demora de 20 o 25 días de la fecha original.

Con respecto a otra de las preguntas que formuló el señor senador, la prueba más contundente es el aval de la clasificadora italiana, RINA, que dio el logo, el sello de finalización y aprobación luego de que se hizo navegaciones corroborando todos los sistemas. O sea, cuando RINA lo otorga –y la Armada lo lega a ANCAP como dueña del barco, por más que todavía no lo era ya que no se había escriturado ni matriculado–, ese es el aval técnico de la clasificadora para que el buque pueda navegar. Deben existir pocos buques de este tipo en el país –si los hay– que tengan una clasificadora de nivel internacional.

SEÑOR DELGADO.- La pregunta que quedó pendiente es sobre el remolcador que ANCAP ha arrendado o alquilado desde esa fecha a la misma empresa. Creo que hubo más de un llamado a precios para alquilar el remolcador e, incluso, hay un juicio al respecto. La cifra que he manejado hasta el momento es de más de USD 5:500.000 y es la que divulgó la gerencia logística de ANCAP. Entonces, el remolcador que arrendaron, ¿cumple con las condiciones que ANCAP exigió luego de la inauguración o bautismo al remolcador Ky Chororó?

SEÑOR ALONSO.- Debo decir que sí. Toda esa actividad está regulada por la Dirección de Marina Mercante. Cuando ANCAP propone un buque para hacer esta operativa, debe presentar los proyectos a la comisión técnica, en donde se verifica la capacidad del buque, qué tarea va a desarrollar y cuál va a hacer el procedimiento de la maniobra. Por lo tanto, el buque contratado por ANCAP para hacer esa tarea de empuje o remolque de la barcaza, sí estaba reconocido y avalado por la Armada.

SEÑOR DELGADO.- Quizás no fui claro. Me refiero a si cumple con la norma IMO A 468.

SEÑOR ALONSO.- Sin duda que no. De hecho, debo decir que fue un error de nuestra parte. Y digo "de nuestra parte" porque formo parte de la Armada y me hago cargo de lo que corresponde. Cuando se firmó este contrato de arrendamiento, en la cláusula, se fijó la norma ILO. A nivel de lo que es la Dirección Registral y de Marina Mercante y de los estándares de los buques que tienen nuestra bandera no hacemos control de insonorización. Quiere decir que establecemos determinado rango, tomando en cuenta las normas que están vigentes en el país, de acuerdo con lo que determina la Organización Internacional del Trabajo en cuanto a salud y contaminación auditiva. De todos modos, la comisión técnica y la Dirección Registral y de Marina Mercante no hacen este tipo de fiscalización y control en los buques. Por lo tanto, estoy seguro de que no cumple la especificación que se estableció en el contrato, sobre la que después se realizó una consulta a la comisión técnica para que opinara con respecto a su aplicación. Esto resultó en la aplicación de la norma IMO 468, en virtud de la cual los valores deberían estar de acuerdo a buque surto en puerto, lo que implica que hubiera un solo generador funcionando.

SEÑOR DELGADO.- ¿El remolcador Ky Chororó cumplía con eso?

SEÑOR ALONSO.- Sí, desde el primer día.

SEÑOR DELGADO.- Si el almirante Alonso no tiene la información, le pido disculpas, pero me gustaría saber si el remolcador que contrató ANCAP posteriormente cumplía con la certificación de la norma RINA. El almirante ya contestó con respecto a la otra norma, pero ahora pregunto sobre la norma genérica que Uruguay refrendó, ya que con la otra no lo hizo. Concretamente, quisiera saber si el remolcador contratado por ANCAP desde 2013 cumple con esta norma.

SEÑOR ALONSO.- No, no la cumple.

SEÑOR MIERES.- Quiero hacer una consulta que surge a partir de una respuesta anterior, vinculada con los trabajos de mejora de la insonorización del remolcador que según el almirante Alonso se entregó en setiembre de 2014.

SEÑOR ALONSO.- En setiembre de 2014 se hizo la última medición luego de haber sufrido el Ky Chororó el proceso del trabajo hecho por el Servicio de Construcciones de la Armada, agregando lana de vidrio en determinados tabiques y paneles y, posteriormente, el llevado a cabo por personal del dique de la Armada, con el asesoramiento y la recomendación de la empresa RN Consultores, que había sido la proyectista del buque, con los paneles que se importaron de Corea a tales efectos. En setiembre de 2014 se finalizó ese trabajo y también se realizó una nueva medición, en los mismos términos en que se había hecho unos años antes. Esos valores fueron aceptados por ANCAP, porque se encontraban entre los que el ente requería para la insonorización.

SEÑOR MIERES.- ¿La Armada entregó el buque a ANCAP en setiembre de 2014?

SEÑOR ALONSO.- Debemos decir que en diciembre de 2013 ANCAP tenía la matrícula provisoria, por lo que contaba con la habilitación para navegar. Como la matrícula provisoria tiene un período de vigencia y ANCAP no la usó, la Dirección Registral y de Marina Mercante amplió el permiso por 6 meses, pero tampoco lo usó. Por consiguiente, desde nuestro punto de vista el remolcador estaba operativo y con certificado de navegabilidad.

Posteriormente, en agosto de 2015, se le otorgó la matrícula definitiva. Eso significó cortar el cordón umbilical, por llamarlo de alguna forma. Pero en todo el proceso anterior tenía las condiciones como para navegar porque contaba con el certificado de navegabilidad y todos los documentos que lo habilitaban para operar.

SEÑOR MIERES.- Lo que quiero terminar de entender es qué pasa con el remolcador entre setiembre de 2014 –momento en que terminan los trabajos de la Armada para responder a los requerimientos de ANCAP, que según ustedes mismos dijeron eran excesivos pero que igual asumieron– y julio de 2015. ¿Estaba pronto? ¿ANCAP lo aceptó? ¿Cuál es el problema por el cual ANCAP siguió arrendando un remolcador alternativo? ¿La Armada lo entregó formalmente en agosto de 2014?

SEÑOR ALONSO.- La Armada lo entregó mucho antes.

Quiero hacer un comentario: desde el momento en que el Ky Chororó salió del dique Mauá, fue llevado a la dársena fluvial y estaba entre los buques navales, los buques militares que tenemos en la base. No tenemos mucho espacio, por lo cual, entre otras cosas, más allá de la responsabilidad de tener que custodiar el buque, estaba el tema de que nosotros queríamos cerrar el negocio. Por lo tanto –no recuerdo la fecha–, el Ky Chororó fue llevado al muelle de Mantaras en el mismo año 2013. Por lo tanto, desde la salida del dique Mauá el buque ya tenía dotación, tripulación de ANCAP. De hecho, cuando el buque estaba dentro de la dársena fluvial en el área nuestra, había gente de ANCAP a bordo.

¿Cuál es la diferencia? La matriculación implica que no haya deuda. Entonces, el libre de deuda da la garantía para que el individuo pueda matricularlo. Este proceso no es responsabilidad de la Armada porque nosotros entregamos todos los certificados pertinentes, toda la documentación como para que eso se llevara a cabo.

SEÑOR MIERES.- Quisiera formular una última pregunta. ¿Usted está diciendo que a partir de agosto de 2014, cuando la Armada ya no solo no tiene la posesión del buque sino que terminó sus trabajos y se prueba que la insonorización está incluso mejor que los criterios generales, ANCAP no lo usa porque tiene un problema de matrícula? Si no es por esa razón, ¿por qué no lo usa?

SEÑOR ALONSO.- No sé cuál es la razón por la cual no lo usa. Las condiciones requeridas para que el buque operara y navegara estaban dadas.

SEÑOR MIERES.- Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero terminar de comprender la cronología y, por lo menos, tener en claro la línea de tiempo. Según lo que usted relató, comprendí que en setiembre de 2014 culminarían, para la Armada, las mejoras en materia de insonorización que definió realizar por la negociación que estableció con ANCAP. ¿Fue en setiembre de 2014 que culminaron esas obras de mejora de la insonorización del Ky Chororó?

SEÑOR ALONSO.- En setiembre de 2014 se dio por finalizado por parte de la Armada y de ANCAP –que dio el visto bueno a los valores que surgieron de las mediciones– el último punto que reclamaba: el problema de la insonorización. Quiero aclarar que para la Armada en el año 2013 ya estaban dadas las condiciones para que operara.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso me quedó muy claro.

La segunda pregunta vinculada a este punto es por qué siguió la controversia entre ANCAP y la Armada con respecto al tema de la insonorización, que no habilitó a que se terminara pagando efectivamente el precio acordado por el Ky Chororó.

SEÑOR ALONSO.- Eso no lo puedo responder. Debería responderlo la gente de ANCAP, que estuvo hasta último momento reclamando sobre unos valores que habían sido definidos por la dirección de Marina Mercante, que tiene la potestad de legislar en ese aspecto cuando hay alguna duda. De hecho la Armada, frente a las diferencias con ANCAP, recurrió a la opinión técnica de la comisión técnica y esta definió cuál es la interpretación que se debe hacer y a qué ajustarse. La Armada acató y aceptó esas recomendaciones, pese, reitero, a que desde el principio estaba dentro de los valores que determinara la autoridad marítima. Más allá de eso, se hizo el esfuerzo de mejorar. Por lo tanto, estimo que la gente de ANCAP que defendió su posición no quiso aceptar lo que había definido la autoridad marítima que debía tener y siguió exigiendo algo que estaba establecido en el contrato de arrendamiento, pese a que la autoridad marítima en ese aspecto era la dirección de Marina Mercante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer una última pregunta, porque creo que ya más o menos tengo una composición de lugar.

ANCAP siguió exigiendo una norma, que no sé si tiene un nombre o una identificación.

SEÑOR ALONSO.- La norma que figura en el contrato de arrendamiento es ILO, que responde a la Organización Internacional de Trabajo. Es una norma que no se aplica en el ámbito marítimo, porque no está refrendada por nuestra autoridad marítima.

Pese a eso, hay una norma de la Organización Marítima Internacional, la 468, que es la que específicamente regula el tema de sonidos. Por eso la interpretación que hizo la dirección de Marina Mercante es que se debería aplicar en este tipo de buque.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Esa norma ILO es la que figura en el contrato que firmaron ANCAP y la Armada?

SEÑOR ALONSO.- Se hace mención a la norma ILO.

SEÑOR PRESIDENTE.- Específicamente hace mención a la norma ILO. Gracias.

SEÑOR SARAVIA.- Agradezco la presencia del almirante Alonso para aclarar estos temas.

En el momento en que se otorga la matrícula provisoria a una embarcación, está apta, por la autoridad marítima, para navegar. O sea que ustedes otorgaron el libre de prenda y embargo, por decir así, como cuando uno matricula un auto, para que ANCAP lo matriculara. A partir de ese momento pasa a propiedad del nuevo dueño, como cuando se hace la matriculación de un auto. Por lo tanto, ¿en qué fecha está matriculada y habilitada por la autoridad marítima esta embarcación para trabajar? ¿Es en 2013 que está matriculada y autorizada? Además, después está un tiempo en el muelle de la Armada y luego pasa al muelle de ANCAP. ¿Es así?

SEÑOR ALONSO.- Si usted me permite, le voy a dejar, señor presidente, una carpeta, que es la presentación que aspiraba a hacer cuando planteé la posibilidad de un PowerPoint. Dentro de esos documentos, figuran una cronología y varias cosas interesantes. Entre ellas está el certificado de navegabilidad, que es el que expide la Dirección Registral y de Marina Mercante por lo cual dice que el barco puede navegar. Me parece que acá hubo un error del señor que se notificó, el que firmó este certificado, porque este documento fue expedido por la Prefectura Nacional Naval, la Dirección Registral de Marina Mercante el día 5 de diciembre del año 2013 y quien lo recibió pone como fecha de recibido el 5 de noviembre de 2013. Tengo que asumir que fue un error y está la firma del funcionario que recibió este documento que lo habilitaba para navegar. Quiere decir que desde el punto de vista de la navegabilidad este documento es el que define determinantemente que el buque tenía la matrícula provisoria y el certificado lo habilitaba para navegar.

SEÑOR SARAVIA.- ¿Todos los buques que están funcionando acá en Uruguay dentro de la jurisdicción nacional están dentro del parámetro de este buque o este ya está por encima?

SEÑOR ALONSO.- ¿El señor senador se está refiriendo al tema de insonorización?

SEÑOR SARAVIA.- ¿Todos están dentro de las condiciones que exige la autoridad marítima o este es un buque que ya de por sí cuando lo habilitaron estaba por encima?

SEÑOR ALONSO.- Diría que este buque es la excepción de todos los que están navegando en nuestro país.

SEÑOR MIERES.- Si no entendí mal, a partir de las preguntas del presidente de la comisión, había dos criterios: la norma ILO, que sería de carácter laboral, y la IMO A 468 que es de la marina. La norma ILO habría estado incluida en el convenio que firmó la Armada y ANCAP para la construcción del remolcador. Cuando en setiembre de 2014 se concretan esos trabajos ¿se logra alcanzar los niveles requeridos por la norma ILO?

SEÑOR ALONSO.- Hasta el año 2012 la legislación laboral establecía como tope máximo para no utilizar protección auditiva los 85 decibeles, pero ese mismo año bajó a 80. De acuerdo con las normas que estableció la Dirección Registral y de Marina Mercante tenía que estar por debajo de 80 decibeles. En junio de 2013 –cuando ya estaba en vigencia la nueva norma que establecía como máximo los 80 decibeles– cuando fue botado este buque, la legislación vigente laboral establecía que lo máximo eran 85 decibeles, con lo cual estaba sobrado dentro de los valores. Es decir que había llegado a los niveles de la norma ILO y debo agregar que lo que había dispuesto la autoridad marítima era buques surto en el puerto con un generador. La prueba que se hizo en setiembre de 2014 fue con un generador en funcionamiento y con los dos motores a 1.100 revoluciones. Después se hicieron mediciones en puerto. Todos estos valores dieron más que aceptables, por lo cual a partir de ese momento ANCAP aceptó los valores que ellos defendían.

SEÑOR MIERES.- Ahí me surgen dos preguntas vinculadas a este tema.

Si todo eso es así, ¿por qué la Armada acepta hacer esos nuevos trabajos? ¿Quién los paga? ¿Cuánto salieron?

SEÑOR ALONSO.- La razón por la cual la Armada aceptó atender todas las reclamaciones de ANCAP fue porque queríamos liberarnos de la responsabilidad del buque y entregarlo definitivamente. Esos

trabajos se hicieron a costo del proyecto de la construcción de las barcazas y del empujador remolcador.

SEÑOR MIERES.- ¿Cuál fue el incremento en el costo total del proyecto? Al comienzo del proyecto el costo era de USD 12:500.000.

SEÑOR ALONSO.- No tengo aquí la información.

SEÑOR MIERES.- Sería bueno que después la enviaran porque lo que se quiere estimar es el incremento de costos que ANCAP asumió al tener que alquilar por no aceptar el remolcador, además del costo extra por el incremento en los trabajos. Nos gustaría tener la cifra.

SEÑOR DELGADO.- Aquí tengo el contrato de arrendamiento de obra firmado el 16 de febrero de 2009 entre el presidente de ANCAP, el señor Raúl Sendic, y el Arsenal Naval, Servicio de Construcciones, Reparaciones y Armamento de la Armada Nacional, representado por el contralmirante Alberto Caramés. Allí se establece la construcción de dos barcazas y el remolcador Ky Chororó, el monto de USD 12:500.000, como dijo el señor senador Mieres, así como la forma de pago donde USD 120.000 serían abonados en pórtland y USD 30.000 en asfalto. Después vemos que ANCAP le fue sumando a las exigencias del contrato original –son datos que tenemos y que surgen de las actas de intercambio entre ANCAP y la Armada Nacional– una serie de requisitos adicionales a lo largo del proyecto. Por tanto, la pregunta es, si eso es así, en qué procesos se dieron y si tuvo un costo incremental.

SEÑOR ALONSO.- De hecho, fue así en todos los aspectos. Durante el proceso de la construcción de las barcazas hubo modificaciones al diseño original a fin de mejorar las barcazas y el empujador remolcador. En 2012, durante el proceso de construcción del empujador remolcador, se presentaron 65 modificaciones que fueron solicitadas por ANCAP, las que fueron registradas en actas, quedando establecidos los montos. El pedido por los primeros 58 cambios se recibió el 30 de julio de 2012, a más de tres años de firmado el contrato. Las modificaciones que fueron acordadas para llevarse adelante –muchas de las planteadas por la gerencia de ANCAP no fueron atendidas por el astillero de la Armada Nacional– hicieron que la cifra final del proyecto ascendiera a unos USD 14:000.000. Si me dan unos minutos, puedo decirles cuál fue la cifra exacta.

La cifra exacta fue USD 14:875.031,52.

SEÑOR DELGADO.- Esa cifra es el costo del proyecto original, que se vio incrementado por la serie de modificaciones que ANCAP solicitó a lo largo del proyecto. ¿Es así? Sería el costo hasta junio de 2013, es decir, hasta que la Armada realiza la entrega.

SEÑOR ALONSO.- Efectivamente es así. De hecho –como mencioné y figura en la carpeta que tengo aquí–, durante el proceso de construcción se presentaron 65 modificaciones, de las cuales 58 se pidieron el 30 de julio de 2012, cuando ya estaba en plena ejecución la construcción del Ky Chororó porque primero se construyeron las dos barcazas.

SEÑOR DELGADO.- ¿Se anima a discriminar de estos USD 14:875.031,52 cuánto correspondió a las dos barcazas que se entregaron y cuánto al remolcador?

SEÑOR ALONSO- La cifra se desglosa de la siguiente manera: la barcaza 1 costó USD 3:800.122,20; la barcaza 2, USD 4:019.256,14; el empujador, USD 7:055.653,18. Esto totaliza USD 14:875.031,52.

SEÑOR BORDABERRY.- Me gustaría ir al final de la historia. De ese dinero, ¿cuánto efectivamente abonó ANCAP a la Armada? Si hay algo que dejó de pagar, me gustaría saber los motivos.

SEÑOR ALONSO.- Actualmente la situación es la siguiente. En ningún momento cuestionamos la multa y la aceptamos desde el arranque, independientemente de que muchas de las razones que generaron las demoras a lo largo de todo el proceso fueron por responsabilidad de la Armada, por la

inexperiencia, por la expectativa y ambición de apostar a la industria naval, por la burocracia y por la dificultad legal que tiene el dique de la Armada para trabajar.

A pesar de muchas cosas, la Armada desde un principio en la liquidación de la cuenta aceptó la cláusula del 5 %, que equivale a que USD 625.000 debían ser debitados del presupuesto. Nosotros nunca dijimos que no; sin embargo se ha comentado otra cosa. En base a eso y a los números finales, acordamos con ANCAP que en el mejor de los casos –porque hay algunas diferencias en cuanto a los números– tendríamos un pendiente por cobrar de USD 134.000.

SEÑOR BORDABERRY.- Estamos hablando de USD 134.000 descontada la multa de USD 625.000.

SEÑOR ALONSO.- Por supuesto, señor senador. Asumimos que no nos van a pagar los USD 625.000 porque nos aplicaron la cláusula que refiere a la demora en la entrega de las barcazas y del empujador remolcador.

SEÑOR BORDABERRY.- Aquí se mencionó quienes eran los enlaces, los nexos de la Armada Nacional en ANCAP; me refiero a los ingenieros Lurner y Goldstein, entre otros. Quisiera saber si alguno de ellos tiene otro tipo de vínculo con la Armada Nacional –es decir, por fuera de su relación con ANCAP–, por ejemplo, si es dueño de alguna proveeduría naval, de algún taller o está en el ambiente naval como proveedor. ¿Tiene alguna noticia al respecto?

SEÑOR ALONSO.- La verdad es que desconozco la respuesta. Ellos son ingenieros navales y no sé si tienen algún otro tipo de vinculación, quizás puedan tener otra actividad particular como peritaje. Pero no tengo conocimiento de eso.

SEÑOR MIERES.- Voy a entrar en otro punto que en su momento le preguntamos al gerente de logística de ANCAP. ¿De quién fue la iniciativa de que en el texto del convenio que establece el contrato de arrendamiento de obra entre la Armada y ANCAP se determinara la contratación de una empresa específica, RN Consultores, como parte del propio contrato? ¿Quién tuvo la iniciativa de disponer ese proveedor? ¿Por qué no se llamó a licitación para otorgar el proyecto de ingeniería? ¿Cuáles son los fundamentos para asignar la obra a una empresa argentina sin que exista ningún procedimiento competitivo, violando notoriamente el Tocaf?

SEÑOR ALONSO.- Señor senador: sé que sobre este punto el contrato de arrendamiento pretende dejar en claro que la Armada fue la responsable de contratar a RN Consultores. De hecho, el texto del contrato establece que la Armada presentó un anteproyecto que determina que RN Consultores sea la encargada.

No fue así en cuanto a la sociedad clasificadora. A este respecto se menciona que queda librado a cualquier clasificadora que esté dentro de las sociedades clasificadoras reconocidas y así surgió Rina, que es una de las clasificadoras internacionales.

Quisimos hablar y pedirle a uno de los responsables de RN Consultores, un ciudadano argentino, ingeniero Núñez, que nos ayudara a definir quién fue el que acercó el proyecto de este empujador a la Armada.

Si los señores senadores me permiten, voy a leer lo que recibimos hoy del señor ingeniero Núñez y lo voy a hacer mencionando a quien yo delegué para hacer esta comunicación.

SEÑOR BORDABERRY.- Para ver si comprendí bien, usted dijo que este ingeniero Núñez Carmona fue el que acercó el negocio, la construcción.

SEÑOR ALONSO.- No.

SEÑOR BORDABERRY.- Creo que sería bueno que lo aclarara bien.

SEÑOR MIERES.- Nosotros preguntamos quién tuvo la iniciativa. En virtud de que hubo una comparecencia anterior del gerente de Logística y de que la designación de la empresa está en el contrato entre la Armada y ANCAP, nuestros invitados consultaron al propio ingeniero Núñez acerca de cuál fue el origen de la vinculación. Lo que va a leer el comandante es la respuesta de esa consulta.

SEÑOR ALONSO.- Señores senadores: leí en la versión taquigráfica que se dijo que quien trajo al proyectista fue la Armada.

SEÑOR MIERES.- Fue lo que dijo el ingeniero Lurner.

SEÑOR ALONSO.- Por lo tanto, si me permiten, voy a leer la comunicación. Dice así: «Estimado Capitán Alejandro Leopold,

Recién hoy puedo escribir porque estuve de viaje hasta llegar a Estados Unidos pero no tengo inconveniente en describir cómo llegamos al Proyecto ANCAP.

Un especialista en tratamiento de superficies, gran colaborador de nuestra organización, que es el señor Pablo Scabuzo, de visita en Uruguay comercializando pinturas para International Paint se contacta con los ingenieros de ANCAP, Goldstein y Lemes, quienes le expresan que había una posibilidad cierta de construir en el país con la Armada Nacional barcazas tanques y remolcadores. Allegado a nosotros y sabiendo de la experiencia en el diseño de ese tipo de embarcaciones y de las características particulares de RN Consultores, que suele financiar la puesta en valor de proyectos de inversión, le ofreció nuestros servicios profesionales y les dio la información para contactarnos.

A través de nuestra página y por los comentarios de esa primera reunión, surgió que el Ing. Goldstein conocía personalmente, de algunos años atrás, al Ing. Rapa por una colaboración del canal de experiencia de la Universidad de Buenos Aires, que conducía Rapa con el de Uruguay donde el interlocutor fue Goldstein.

Finalmente al poco tiempo nos contactaron y les dimos una clara información de los antecedentes con que contábamos en diseño de buques, momento en que nos ratifican que nos propondrían a la Armada Nacional como potenciales proyectistas para lo que ANCAP estaba buscando pero que sería la Armada los que nos llamarían directamente.

Al poco tiempo, tal lo comentado, nos llama el Capitán de Navío Raúl Rodríguez, quien nos entrevista para conocer cuál era realmente nuestra capacidad para el desarrollo del proyecto con celeridad. Nos dio una importante expectativa de concreción, pero nos dijo que solo nos podrían contratar y pagar si obtenían el contrato con ANCAP. Todo lo necesario para definir el proyecto conceptual incluyendo la estructura de costos debía ser aportado a riesgo puro por RN Consultores, situación que aceptamos y trabajamos por más de seis meses suministrando toda la información requerida sin cobrar honorario alguno. Por último, sin participar en la negociación del contrato de construcción, fuimos convocados una vez concretado el mismo ratificando que tal lo prometido, ambas partes nos habían honrado con la nominación formal de RN Consultores en el mismo.

Para acelerar mi respuesta omití fechas que podrían agregarse de ser necesario, pero espero que con mi breve descripción de lo acontecido le sea suficiente para defender a vuestra Institución de aviesas afirmaciones que en definitiva, injustamente, involucran a todos los que actuamos y que además también nos permita a nosotros a futuro seguir acompañando a la Armada Nacional en otros proyectos en donde a partir de nuestras capacidades podamos ser útiles.

Atentamente

Ing. Ricardo José Núñez».

SEÑOR MIERES.- Gracias, comandante. Voy a pedir que se efectúe una copia de ese correo electrónico para que pueda ser distribuida a los miembros de la comisión como documentación.

De todas maneras, también voy a preguntar algo a este respecto.

¿La Armada no tomó nota de que incluir un proveedor, con nombre y apellido, en un convenio entre dos organismos del Estado implicaba una violación de las normas del Tocaf?

SEÑOR ALONSO.- Sin lugar a dudas, no tengo respuesta para darle, porque me caben las generales de la ley y supuestamente se debió haber atendido esa reglamentación. Si es así, hubiera correspondido.

Independientemente de que debió ser así, quiero manifestar que no se debe olvidar que se estaba buscando el resurgimiento de la industria naval. Con la construcción de las barcazas para Botnia, que habían sido sumamente exitosas, mejoraron los niveles de capacitación y hubo fuente de trabajo para mucha gente que adquirió una idoneidad y especialidad en la construcción naval en todos los rubros. Bien o mal esta fue una oportunidad para capitalizar el conocimiento y las habilidades adquiridas por los trabajadores uruguayos, así como para lograr mejoras sustantivas en la infraestructura del arsenal de marina del astillero, que en verdad mejoró sensiblemente. Tengo la convicción de que hubo buena disposición a nivel de las instituciones del Estado para darle la posibilidad a la Armada Nacional de seguir creciendo y mejorando en esta actividad, dando trabajo a mucha gente y mejorando la capacitación.

Esto no es un argumento para justificar la violación o la alteración del Tocaf. Quiero dejar eso aclarado.

SEÑOR MIERES.- De acuerdo a información de prensa –creo que en su momento lo informó el capitán de navío Leopold–, cuando la Armada Nacional construyó las barcazas para Botnia, UPM, en 2009, tuvieron un costo de un millón ochocientos mil dólares. Ese fue el valor que se hizo público, pero de acuerdo a los datos que ustedes acaban de señalar, las dos barcazas que se le construyeron a ANCAP costaron más del doble.

Sé que hay especificaciones distintas porque las utilidades son diferentes. Por ejemplo, las barcazas para ANCAP requieren un doble casco para evitar fisuras, porque además transportan combustible. Eso implica un equipamiento extra de cañerías, bombas, material contra incendio, etcétera. Sin embargo, asumo que el doble casco está incluido cuando se calcula el precio por el tonelaje porque aumenta el peso de las barcazas.

La pregunta es: ¿cómo se explica esa diferencia de precio, que llega a más del doble? En el presupuesto, el precio que se había asignado por la Armada Nacional a la construcción de cada una de las barcazas era de USD 3:000.000. Después, debido a todos los pedidos extras de ANCAP, el precio ascendió a USD 3:800.000 y USD 4:000.000, respectivamente.

La pregunta es cómo se explica esa diferencia de precios.

SEÑOR ALONSO.- Si me permite, señor presidente, voy a dar una breve opinión con respecto al planteo del señor senador. De todas maneras, me gustaría que el capitán de navío Leopold –que es mucho más conocedor y experto que yo en todo este tipo de cosas– amplíe mi respuesta.

En una primera instancia, quiero decir que estamos hablando de cosas totalmente diferentes. Las barcazas para Botnia son lo que nosotros tradicionalmente llamamos una patana, prácticamente una caja de zapatos, cuando acá estamos hablando de una barcaza con bombas, una serie de compartimentaciones y doble casco. No me animo a decir si la diferencia de valor está justificada, pero reitero que estamos hablando de cosas totalmente diferentes.

SEÑOR LEOPOLD.- Como decía el comandante, básicamente las barcazas pasteras de UPM son una suerte de caja de zapatos. Es un trabajo de metalúrgica pesada. Es un trabajo muy sencillo, donde hay bodegas y no hay sistemas. Dentro de lo que son las barcazas, las petroleras y las quimiqueras son el tipo de embarcación más complejo de construir porque tienen una serie de sistemas. Por ejemplo, cada

una de esas barcazas tiene tres motores que podrían ser los propulsores de cualquier otra embarcación. Tienen una serie de bombas y las válvulas PV, o sea que todo el sistema de cargas es bastante complejo. La mano de obra también tiene un costo sustantivo porque el tema del doble casco es bastante complejo. Hasta pintar es complejo. Uno de los problemas que tuvimos fue el de retocar la pintura entre casco y casco después de construido porque, si bien estaba pintado, había retoques de soldadura. Todo eso hace que una tenga un costo sustantivamente superior al de la otra.

SEÑOR MIERES.- Nosotros hemos consultado en el medio y la Armada pagó USD 732.000 por el proyecto de ingeniería, sin contar con el asesoramiento que posteriormente exigió ANCAP para el trabajo y que el comandante relataba. De acuerdo con la información que tenemos, ese precio es muy elevado para un proyecto de ingeniería. Por lo menos para cotejar con la propuesta de RN Consultores, quisiera saber si consultaron otros precios. Está claro que la asignación fue directa porque consta en el convenio, pero cuando RN Consultores cotizó, ¿la Armada consultó, comparó o buscó otros precios?

SEÑOR LEOPOLD.- Tengo entendido que no.

SEÑOR MIERES.- De acuerdo con informes de los años 2010 y 2011 de la Auditoría Interna de la Nación se aconsejaba al ministerio de Defensa Nacional realizar investigaciones administrativas sobre varios puntos del proyecto de construcción de las barcazas y del remolcador. ¿Se hicieron investigaciones? De ser así, ¿qué resultado tuvieron?

SEÑOR LEOPOLD.- En realidad, durante todo el proceso de construcción y básicamente después de determinadas situaciones que se vivieron en la Armada a partir del año 2010, la Armada y el dique de la Armada sufrieron tres auditorías: de la Auditoría Interna de la Nación, del Tribunal de Cuentas y de la Contaduría General de la Nación. Recibieron todos los contratos y estudiaron todo lo vinculado al proyecto de construcción. Sí hicieron observaciones con respecto a determinadas particularidades del funcionamiento del dique y del astillero, pero no como consecuencia de este proyecto en particular. El dique y el astillero de la Armada adolecen de una figura legal que se ha discutido y se ha planteado infinidad de veces porque no se les da una solución para que puedan trabajar. Siempre se nos cuestiona porque no existe la figura legal que correspondería para trabajar con la libertad y las posibilidades que debe tener el dique. Es cierto que durante todo ese período no solo la Armada sino también el dique y el astillero de la Armada fueron sometidos a tres auditorías. No hubo un cuestionamiento al proyecto de construcción de las barcazas.

SEÑOR MIERES.- Sobre el proyecto de construcción de las barcazas hay un informe de la Auditoría Interna de la Nación que establece la necesidad de realizar una investigación administrativa en relación con las responsabilidades en la compra de chapa y con la autorización de pago de USD 138.510. Me gustaría saber si se ha hecho alguna investigación sobre esto.

SEÑOR LEOPOLD.- Primero que nada quiero señalar que nosotros fuimos investigados, incluso quien habla debió declarar.

En cuanto al tema que plantea el señor senador, si mal no recuerdo, la chapa china se compró en zona franca. Justamente el punto más cuestionado era si se podía comprar o no en la zona franca. Hubo una investigación administrativa en el seno del Ministerio de Defensa Nacional y, si no me equivoco, hasta se tomaron medidas disciplinarias.

SEÑOR MIERES.- De la documentación que hemos recibido de ANCAP sobre los gastos realizados por el Servicio de Reparaciones, Construcciones y Armamento –SCRA– surge un monto considerable destinado a la compra de lo que podríamos llamar el equipamiento del astillero. ¿Eso formaba parte del acuerdo con ANCAP? En uno de los documentos se habla de construcción de infraestructura, equipamiento informático y de oficina, o sea, gastos que no son específicamente de construcción de las unidades navales cotizadas. Nosotros habíamos hecho una suma y nos daba aproximadamente USD 1:000.000. ¿Cómo se explica este gasto?

SEÑOR ALONSO.- Sin lugar a dudas, dentro del proyecto se contemplaban una serie de aspectos relacionados con gastos administrativos y de infraestructura que eran necesarios. No olvidemos que se estaba saliendo del proceso de construcción de dos barcazas para Botnia, por lo que se requería la actualización del equipamiento y de los programas informáticos, así como montar una estructura administrativa, pues el astillero de la Armada la había perdido hacía muchísimos años.

Si los señores senadores están de acuerdo, el capitán de navío Leopold podría abundar en detalles y explicar si los montos mencionados se ajustan a las necesidades de aquel entonces.

SEÑOR LEOPOLD.- Tal como lo hemos explicado en otra oportunidad, había una apuesta bien clara al desarrollo de la industria naval. En ese contexto, se consideraba que la construcción del astillero era una parte sustantiva.

Ahora bien, el primer problema a enfrentar era que la infraestructura del momento no era acorde a la magnitud del proyecto. Hubo que construir un galpón de astillero nuevo y la plataforma correspondiente, comprar grúas puente, máquinas de soldar y todo eso me hace pensar que la suma gastada en infraestructura y equipamiento debe haber sido más de un millón de dólares.

SEÑOR MIERES.- Si entiendo bien, esto forma parte del monto que ANCAP pagó. Pero el objeto del contrato no era ese, sino la construcción de un remolcador y dos barcazas. De alguna manera, ¿ANCAP acordó con la Armada que alrededor del 10 % del monto total era para que equipara su astillero?

SEÑOR LEOPOLD.- Depende de cómo lo quiera mirar. No somos una empresa con fines de lucro. De hecho, lo que a la Armada le interesaba era capitalizar conocimiento y tener infraestructura. Lo que de alguna manera en una empresa particular hubiese sido el lucro, lo que acá interesaba era que quedara conocimiento, equipamiento e infraestructura.

SEÑOR DELGADO.- Con respecto a la última pregunta del señor senador Mieres, ese millón y poquito de dólares que ANCAP pagó y se destinó a ese equipamiento, está dentro de los USD 14:875.000. Esto está claro y lo entendí así.

SEÑOR ALONSO.- Sí.

SEÑOR DELGADO.- Por parte, ¿cuánta gente trabajó en el proyecto de construcción de este convenio firmado en 2009? La procedencia de la gente, ¿fue toda de la Armada o hubo alguna empresa tercerizada? Si fue así, me gustaría saber cuáles fueron y si la Armada realizó algún convenio para trabajar en este sentido.

Al principio pregunté quiénes fueron los interlocutores de ANCAP con la Armada. Quisiera saber si hubo otro actor u organización que participara en las negociaciones entre la Armada y ANCAP o fue exclusivamente bilateral.

SEÑOR ALONSO.- Con respecto a la segunda pregunta, lo que está a mi alcance responder por mi conocimiento es que se limitó a esos actores, a nivel de los directores o gerentes de ANCAP. Sobre la otra pregunta relativa a quiénes trabajaron en el proyecto y los subcontratos, va a contestar el Capitán Leopold.

SEÑOR LEOPOLD.- De alguna manera tengo que hacer un esfuerzo de memoria, pero creo que se llegó al orden de las 150 personas en el pico máximo de trabajo. En algún momento se estuvo construyendo simultáneamente las dos barcazas –a fines de 2010– y se comenzó a cortar chapa para el remolcador. En ese pico probablemente hayamos llegado a las 150 personas.

Con respecto a si se subcontrató a alguna empresa debo decir que todo el proyecto fue acompañado, por lo menos su 80%, por la empresa Nitromar, que es la misma con la que la Armada

había trabajado anteriormente en la construcción de las barcazas para UPM. Antes de que me lo pregunten, el ingeniero Danilo López, que es uno de los dueños de Nitromar, era el director de la obra.

Emprendimientos de este tipo, que tienen aspectos bastante complejos, implican una serie de subcontratos. En este momento no le podría decir, pero ha habido unos cuantos subcontratos. Estoy hablando de instalaciones de determinado equipamiento que fueron realizadas por una empresa. Por ejemplo, los pantoques de las barcazas, que es la parte donde hacen la curva los cascos, no se podían realizar en el dique de la Armada, por lo que hubo que contratar una empresa, que era la única a nivel nacional que permitía llevar adelante ese trabajo. Por tanto, se la contrató para hacer esos pantoques. Reitero, subcontratos hubo unos cuantos.

SEÑOR DELGADO.- Ya hemos hablado del proyecto del convenio, que era de USD 12:500.000, de los USD 4:875.000 y de las 65 modificaciones pedidas por ANCAP durante el proyecto; esto es correcto. Ahora bien, nuestros invitados mencionaron que desde que entregaron el remolcador y se bautizó –no sé si se aplica el término– para la Armada estaba operativo para trabajar en cabotaje –es más; unos meses después se recibió la matrícula y se produjo todo el proceso de controversia que laudó a favor de la Armada, por lo menos en la interpretación que esa institución hizo al respecto– pero a solicitud de ANCAP la Armada siguió trabajando en él un año más, hasta setiembre de 2014, para mejorar los niveles de insonoridad. En ese sentido, todas las obras extras que se hicieron por fuera de ese monto, ¿fueron a costo de la Armada o de ANCAP? El almirante Alonso dijo, si no recuerdo mal, que en realidad había una medición de sonoridad vinculada a 85 decibeles cuando para la Armada estaba entregado y operativo, y con todo el proceso posterior de un año se llegó a un nivel de 80 decibeles. Obviamente, en ese sentido, estamos hablando de un nivel que se encuentra por debajo del permitido por las normas laborales. Para mí es muy importante saber cuál es el costo extra y si fue a cargo de la Armada o de ANCAP, ya que esto tiene que ver con la tercera pregunta que quiero formular. En esta comisión se hizo referencia por parte del Directorio de ANCAP al hecho de que había quedado retenida una última partida del convenio original, en función de la controversia antes mencionada. Asimismo, se manifestó públicamente la posibilidad de que ANCAP cobrara una multa a la Armada por supuestos incumplimientos. También nos gustaría que el almirante Alonso aclarara este tema.

SEÑOR ALONSO.- Efectivamente, en el contrato de arrendamiento, como ya se ha mencionado, había una cláusula que implicaba multas por incumplimiento en los tiempos de entrega que estaban fijados. Cabe recordar que este proyecto fue definido para que se finalizara en un período de 18 meses. La cláusula establecía quitas –por concepto de multas– hasta llegar a un tope máximo del 5 % del proyecto. Ese 5 % es el equivalente a los USD 625.000 que se nos aplicó como multa. Esto es lo que estaba previsto en el contrato de arrendamiento, por lo que esa cifra fue el tope por incumplimiento en los tiempos de entrega. Anteriormente he mencionado una serie de razones por las que se generó esta situación, y muchas de ellas son responsabilidad de la Armada.

En lo personal, estimo que esa cifra que mencionó algún director de ANCAP estaba asociada a los USD 625.000 que se agregaban a una suma aproximada de USD 130.000 que ANCAP reconoce que tiene pendiente de pago. Si ANCAP no hubiera hecho uso de la cláusula de las multas por USD 625.000, se nos estarían debiendo más de USD 800.000. En realidad, lo que se nos está debiendo son los USD 134.000, porque se está haciendo el débito de USD 625.000 de la multa.

Con respecto al nivel de insonorización, lo que mencioné es que la legislación vigente en el país hasta el año 2012 en los ámbitos laborales establecía un nivel de 85 decibeles como máximo para no usar ninguna protección auditiva. A partir de ese año se disminuyó a 80 decibeles. Si bien esa norma o esos valores no son los que nosotros le aplicamos a ningún barco a través de la dirección de Marina Mercante, tomamos como referencia lo que establece la Organización Marítima Internacional en el artículo 468, que fue lo que tomó la Dirección Registral y de Marina Mercante para establecer cuál era el criterio que debía adoptarse para los valores de insonorización en base a buque surto en puerto con un generador.

En la carpeta que voy a dejarles figura una secuencia donde están definidas las pruebas acústicas tomadas a través de la empresa Porto en presencia de los directores de ANCAP y de personal nuestro del astillero naval a bordo en el cual se hicieron estas mediciones. Allí se plantean diferentes condiciones. Estoy hablando del 28 de octubre de 2013, en donde la condición que fijó la

Dirección Registral y de Marina Mercante, Dirme, es decir, la autoridad marítima que depende de la Prefectura Nacional Naval y que regula todo lo concerniente a lo que es la seguridad Solas en el país. Con respecto a esa condición, que es la que nosotros argumentamos desde un principio y que fue a la que pedimos opinión para que nos definiera frente a la controversia, puedo mostrarles –van a tener acceso a este documento– que todos los valores están por debajo de 70 decibeles. Dijimos que la norma del país era de 80 decibeles como máximo. Lo que está en color verde en la gráfica significa que no es necesario el uso de protección auditiva. Seguramente, el volumen de voz que estoy usando en este momento esté cerca de los 70 decibeles. Entonces, la realidad es lo que nosotros no entendemos, es decir, por qué se defendió una posición de un nivel de decibles en base a la definición de la autoridad marítima que está muy por debajo de lo que corresponde y, sin embargo, se nos siguió reclamando que debíamos ceñirnos a un valor en determinados compartimientos –como puede ser alojamientos y comedor– que estuvieran muy por debajo de ello.

Por tanto –vuelvo a repetir–, nosotros con el espíritu de definir, de terminar con el proyecto, aceptamos seguir atendiendo las reclamaciones puntualmente en cuanto a la insonorización, y eso se hizo a costo de la Armada. Digo esto porque de esos supuestamente más de USD 800.000 que pudieran quedar pendientes, compramos los paneles, se contrató a RN Consultores para que hiciera el aspecto técnico de la supervisión y se hizo el trabajo.

SEÑOR DELGADO.- Cuando usted habla de que estuvo en presencia de personal de la Armada y directores de ANCAP al momento de hacerse la medición acústica, nos interesaría saber quiénes participaron. Y cuando se refiere a los directores de ANCAP, quisiéramos que dejara claro si fueron directores, gerentes o algunas de las personas que usted mencionó anteriormente. Hago esta pregunta para que quede claro en la versión taquigráfica.

SEÑOR ALONSO.- Fueron los gerentes, pero si me permite un instante, quiero buscar la información donde tengo quiénes participaron.

En uno de los tantos relevamientos que se hicieron en cuanto a la medición, estuvieron presentes –y normalmente fueron siempre los mismos–: por ANCAP, el jefe de mantenimiento de la División Marítima, ingeniero Eduardo Goldstein, y la responsable de seguridad industrial de Medio Ambiente, señora Adriana Suárez; el jefe del Astillero de la Armada en ese momento, el capitán de navío Marcelo Porta, y el jefe de Ingeniería de Proyectos, teniente de navío Fernando Saret.

SEÑOR DELGADO.- ¿Cuál es la fecha de esa medición?

SEÑOR ALONSO.- La medición se hizo el 12 de noviembre de 2013.

SEÑOR DELGADO.- ¿Y cuál fue el resultado?

SEÑOR ALONSO.- Las condiciones en las cuales se hizo esta medición no fueron de acuerdo con lo que dispuso la autoridad marítima para este tipo de buques, es decir, buque surto en puerto con un generador. Esta medición se hizo navegando, con los dos motores y con un generador. En este caso, fue hecha luego de que la Armada había realizado la primera modificación, agregándoles a los tabiques más aislación. De manera que arrojó un resultado que, sin lugar a dudas, estaba por encima de lo que estaba pretendiendo ANCAP. No se ajustaba a los valores que había determinado la administración y estaba sometido a un nivel de ruidos muy superior, por todo el equipamiento que estaba en uso.

Me gustaría aclarar en este momento que cuando se aplica la norma 468, que hizo la interpretación la Dirección Registral y de Marina Mercante, es porque en realidad se apela a lo razonable. En un buque de estas características la fuente principal de ruido es la sala de máquinas. Esta norma es aplicable a buques de más de 1.600 toneladas y aquí estamos hablando de uno de 390 toneladas. Es muy difícil amortiguar los ruidos en una estructura tan pequeña. Entonces, ¿qué criterio utiliza la autoridad marítima para evaluar este caso? Estamos hablando de un buque de cabotaje que no está sometido a navegaciones prolongadas. Entonces, por lo que sí hay que velar es porque ningún operario esté sometido durante más de 24 horas a más de 80 decibles. Lo que definió la autoridad

marítima fueron los valores razonables, que eran los que correspondían a la norma IMO 468 de buques surto en puerto con un generador.

SEÑOR DELGADO.- Perfecto. Me quedó claro lo de RINA, que son normas.

SEÑOR ALONSO.- Sí, RINA es una certificadora internacional.

SEÑOR DELGADO.- Con un protocolo.

SEÑOR ALONSO.- Exacto.

SEÑOR DELGADO.- También me quedó claro lo de la norma IMO 468 y la interpretación que hacía la autoridad marítima en cuanto a los requisitos para este tipo de buques, que le daban la operatividad en el año 2013. El señor Alonso también habló de la norma ILO –que me imagino será de la OIT– y, si es posible, me gustaría que se diera la referencia de esta norma. Puede tratarse de una recomendación o de un convenio, que es lo que saca la OIT.

SEÑOR ALONSO.- Si lee el contrato de arrendamiento podrá observar que es muy sucinto y que utiliza un término como «en la medida de lo posible».

SEÑOR DELGADO.- ¿El contrato original?

SEÑOR ALONSO.- Sí. El punto 1.4 refiere a mobiliario y equipamiento y dice que los cielorrasos en las áreas de habitabilidad y salas de máquinas estarán aislados térmica y acústicamente con paneles de lana de mineral o material similar adecuado para mantener en cada local del remolcador un nivel sonoro aceptable de acuerdo con las reglamentaciones de la ILO.

SEÑORA TOURNÉ.- ILO es la sigla en inglés de la OIT y significa International Labour Organization. La norma a la que hace referencia es el Convenio 148 del año 1977, que tiene que ver con las condiciones de trabajo que son riesgosas o no para los trabajadores. La norma que el señor Alonso explicaba es un decreto del Banco de Seguros del Estado de 1988, 406, que habla de que a partir de los 85 decibeles se requiere protección individual. También es verdad que en el decreto 143 de 2012 ese número se baja a 80 decibles. Ahora bien, el contrato no es preciso. Dice ILO y supongo que se referirá al convenio 148.

SEÑOR ALONSO.- El capitán Leopold me hace el comentario de que la norma IMO 468 tiene como referencia la norma ILO. Se basa en ella para su aplicación. Quiere decir que la Organización Marítima Internacional tomó como referencia las normas laborales de la Organización de Trabajo Internacional para legislar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer una pregunta.

De acuerdo con el relato que hace el almirante se parte de la base de que en la interpretación de la norma hay una controversia respecto a los decibeles –fue la controversia que ANCAP estableció con la Armada Nacional–, que es lo que llevó a que durante todo este tiempo se siguiera haciendo mejoras para ir a una insonorización que estuviera en consonancia con las normas que establece la OIT. Por supuesto que tenemos muy claro que esas normas no son las que establece la autoridad marítima en el Uruguay, pero sí en el contrato que se firmó oportunamente con la Armada. Durante este tiempo aparentemente ANCAP ha venido realizando las obras correspondientes para que el Ky Chororó esté operativo, pero por lo que sabemos, hasta ahora no lo está. Por lo tanto, quisiera saber si está en conocimiento de si el Ky Chororó está operativo.

Por otro lado, tenemos información de que con el Ky Chororó hay otro inconveniente que no es solo el tema de la insonorización. El señor Alonso hizo referencia a que en el año 2013 se probó el funcionamiento del Ky Chororó y no presentó ningún inconveniente. Ahora bien, fue diseñado para

remolcar dos barcazas; me imagino que no es para navegar libremente en el río. La información que tenemos es que el encastre del Ky Chororó con las barcazas vacías funciona, pero si están llenas de combustible, no encastra y por eso, entre otras cosas, no está operativo. ¿El señor Almirante tiene conocimiento de este tema?

SEÑOR ALONSO.- En realidad, el Ky Chororó está operativo –una cosa es operativo y otra cosa es habilitado– desde junio del año 2013. Si tuviéramos en cuenta que en diciembre de 2013 tenía el permiso de navegabilidad y estaba habilitado para operar, no habría inconvenientes. Podemos ir más lejos: seguimos atendiendo las reclamaciones respecto a la insonorización y seguimos trabajando en esa dirección para atender lo que para nosotros no justificaba, pero para satisfacer la demanda del cliente. Así llegamos a setiembre de 2014 donde el cliente dijo que estaba contento con los resultados alcanzados, pese a que discrepábamos con ese momento porque para nosotros cumplía con las condiciones desde mucho tiempo atrás. Es decir que a partir de setiembre de 2014 el buque reunía todas las condiciones.

Lo que el señor senador menciona en última instancia respecto a que supuestamente los patines de empuje no son los adecuados, surge como consecuencia de que hace más de un mes el barco fue para Nueva Palmira y empezó a experimentar con las barcazas. Si hubiera sido en junio de 2013 y hubiera algún defecto que requiriera hacer una pequeña modificación como la que se plantea ahora, que lleva tres días de trabajo y USD 36.000 de costo –que es la cotización que tiene ahora a través de un dique particular, no de la Armada–, a fines de junio el Ky Chororó podría haber estado con los patines a la altura que corresponde y operar con las barcazas en lastre o cargadas. Somos conscientes de que el Ky Chororó fue a Nueva Palmira, que estuvo operando con las barcazas y supuestamente, en esa comprobación, más allá de la pericia o no de los patrones, se detectó que había algún elemento del proyecto que era mejorable.

De hecho, se presentaron ante la Dirección Registral y de Marina Mercante –que es la que tiene que avalar todo tipo de modificaciones– a efectos de manifestar, a través de peritos o ingenieros, que iban a presentar un proyecto para hacer una pequeña modificación que consiste en alargar los patines de empuje para evitar que pueda haber algún enganche y, en caso de que se dé, que exista mayor seguridad.

Esa es la situación al día de hoy. De hecho, el Directorio de ANCAP planteó a la Armada la posibilidad de que las dos barcazas estuvieran, por un período de 15 días, en el muelle de la Escuela de Especialidades de la Armada y accedí a ello para que, mientras el Ky Chororó atiende esa pequeña modificación –lo que aparentemente se realizaría en 3 días–, esas barcazas estén en el dique de la Armada.

SEÑOR DELGADO.- Me había olvidado de una pregunta que había anotado en función de la exposición que usted hizo al principio.

¿A partir de cuándo dice que ANCAP le asignó tripulación al Ky Chororó?

SEÑOR ALONSO.- Yo visité al Ky Chororó en el dique Mauá antes de la entrega y ya tenía tripulación a bordo.

SEÑOR DELGADO.- ¿De qué fechas estamos hablando?

SEÑOR ALONSO.- Participé de la ceremonia de inauguración en junio de 2013; estaba en el dique Mauá cuando las autoridades recibieron el barco –por lo menos simbólicamente– y la dotación asignada a ese buque estaba desde antes. El patrón y el jefe de máquinas estaban designados desde 2012.

SEÑOR DELGADO.- ¿Recuerda cuánta tripulación más tenía asignada?

SEÑOR ALONSO.- No, no podemos dar esa información con precisión porque, en realidad, esa era una cuestión que dependía directamente de la parte marítima de ANCAP.

SEÑOR DELGADO.- Absolutamente. Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos al almirante Leonardo Alonso, al capitán de navío Alejandro Leopold y al capitán de fragata Juan Acosta su comparecencia en el día de hoy en esta comisión investigadora de ANCAP.

(Se retiran de sala el comandante en jefe de la Armada, almirante Leonardo Alonso y la delegación que lo acompaña).

SEÑOR DELGADO.- Quiero dejar una constancia. En la sesión pasada dejamos un memorando sobre la información que faltaba respecto a la que había solicitado el Partido Nacional, y pedimos que se reparta. Gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Así se hará.

Se levanta la sesión.

(Son las 17:44).